

Vehicle cooling circuit for cooling a temperature increasing device by means of a coolant

Publication number: DE10128877

Publication date: 2002-12-19

Inventor: GESKES PETER (DE); ROGG STEFAN (DE); BURK ROLAND (DE)

Applicant: BEHR GMBH & CO (DE)

Classification:

- international: B60H1/00; F01P9/06; F01P5/02; B60H1/00; F01P9/00; F01P5/02; (IPC1-7): B60H1/04

- European: B60H1/00Y6B1; F01P9/06

Application number: DE20011028877 20010615

Priority number(s): DE20011028877 20010615

Also published as:



EP1266779 (A2)

EP1266779 (A3)

[Report a data error here](#)

Abstract not available for DE10128877

Abstract of corresponding document: EP1266779

A heat generating device (11) uses a coolant. A radiator (12) is coupled up in parallel or series. A coolant pump (13) operates in a circuit alongside a heat exchanger (14) fitted between the temperature-increasing device and a radiator and coupled to a heating pump circuit. Regarding the flow direction (15) of the coolant, the heat exchanger lies downstream to the radiator and upstream to the temperature-increasing device.

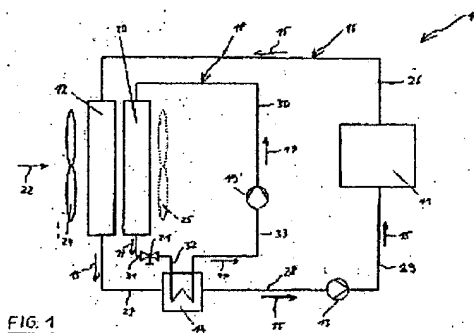


FIG. 1

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide

012887...

887...



⑮ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑩ **Offenlegungsschrift**
DE 101 28 877 A 1

⑤ Int. Cl. 7:
B 60 H 1/04

⑳ Aktenzeichen: 101 28 877.8
㉑ Anmeldetag: 15. 6. 2001
㉒ Offenlegungstag: 19. 12. 2002

DE 101 28 877 A 1

㉓ Anmelder:
Behr GmbH & Co., 70469 Stuttgart, DE

㉔ Vertreter:
Gleiss & Große, Patentanwaltskanzlei, 70469
Stuttgart

㉕ Erfinder:
Geskes, Peter, Dr., 70469 Stuttgart, DE; Rogg,
Stefan, 70193 Stuttgart, DE; Burk, Roland, 70469
Stuttgart, DE

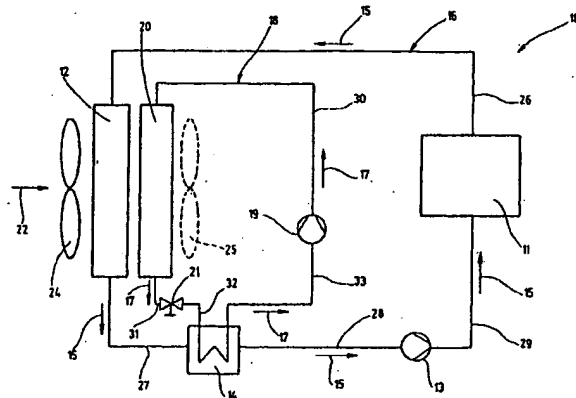
㉖ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
zu ziehende Druckschriften:

DE 198 50 829 C1
DE 43 27 261 C1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

㉗ Fahrzeug-Kühlkreislauf für die Kühlung einer temperaturerhöhenden Einrichtung mittels eines Kühlmittels

㉘ Es wird ein Fahrzeug-Kühlkreislauf (10) für die Kühlung einer temperaturerhöhenden Einrichtung (11) mittels eines Kühlmittels, mit einem oder mehreren, parallel und/oder in Reihe geschalteten Kühlern (12), einer Kühlmittelpumpe (13) und einem zwischen der temperaturerhöhenden Einrichtung (11) und dem Kühler (12) angeordneten Wärmetauscher (14), der mit einem Wärmepumpenkreis (18) gekoppelt ist, vorgeschlagen. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass - in Strömungsrichtung (15) des Kühlmittels gesehen - der Wärmetauscher stromabwärts zum Kühler (12) und stromaufwärts zur temperaturerhöhenden Einrichtung (11) liegt.



DE 101 28 877 A 1

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf einen Fahrzeug-Kühlkreislauf für die Kühlung einer temperaturerhöhenden Einrichtung mittels eines Kühlmittels, mit einem oder mehreren, parallel und/oder in Reihe geschalteten Kühlern, einer Kühlmittelpumpe und einem zwischen der temperaturerhöhenden Einrichtung und dem Kühler angeordneten Wärmetauscher, der mit einem Wärmepumpenkreis gekoppelt ist, gemäß Oberbegriff des Anspruchs 1.

[0002] Fahrzeug-Kühlkreisläufe der eingangs genannten Art sind bereits bekannt. Die DE 198 50 829 C1 offenbart einen Kühl-Heiz-Kreis für ein Fahrzeug. Dem Kühl-Heiz-Kreis ist zur Erhöhung der Leistungsdichte ein Wärmepumpenkreislauf zugeordnet. Nachteilhafterweise sind die mit einem derartigen bekannten Kühlsystem erzielbaren Kühlleistungen nicht zufriedenstellend. Dies ist beispielsweise insbesondere deshalb von Bedeutung, weil im Rahmen von Entwicklungen von neuen Generationen von Fahrzeugen (Brennstoffzellenfahrzeugen, Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie hochmotorisierten Nutzfahrzeugen mit gekühlter Abgasrückführung) deutlich höhere Wärmelasten abgeführt werden müssen als bei herkömmlichen Verbrennungsfahrzeugen. Darüber hinaus muss insbesondere bei Brennstoffzellenfahrzeugen das Temperaturniveau des Kühlkreislaufts aufgrund der Temperaturbegrenzung der Brennstoffzelle so weit abgesenkt werden, so dass eine Kühlung mit heutigen Kühlkonzepten mangels Temperaturgefälle kaum mehr möglich ist. Die Abfuhr der Wärmelasten würde sehr große Wärmeübertrager und sehr große durchgesetzte Luftmengen erfordern.

[0003] Es ist Aufgabe der Erfindung, einen Fahrzeug-Kühlkreislauf der eingangs genannten Art vorzuschlagen, mittels welchem eine bei gegebenem Bauraum verbesserte Kühlleistung erzielt werden kann.

[0004] Zur Lösung der Aufgabe wird ein Fahrzeug-Kühlkreislauf mit den Merkmalen des Anspruchs 1 vorgeschlagen, der sich dadurch auszeichnet, dass – in Strömungsrichtung des Kühlmittels gesehen – der Wärmetauscher stromabwärts zum Kühler und stromaufwärts zur temperaturerhöhenden Einrichtung liegt. Ein derartig angeordneter Wärmetauscher erlaubt eine Wärmeabführung vom Kühlmittelkreis zum Wärmepumpenkreis auf der "kalten" Seite des Kühlmittelkreises. Es erfolgt somit im Kühler eine Vorkühlung des Kühlmittels und eine sich hieran anschließende Wärmeübertragung vom Kühlmittelkreis auf den Wärmepumpenkreis. Somit weist das Kühlmittel vor der Vorkühlung mittels des Kühlers eine verhältnismäßig hohe Betriebstemperatur auf, so dass eine effektive Vorkühlung desselben erfolgen kann. Mittels des stromabwärts zum Kühler und stromaufwärts zur temperaturerhöhenden Einrichtung angeordneten Wärmetauschers wird das Kühlmittel auf der "kalten" Seite des Kühlmittelkreises auf die gewünschte Betriebstemperatur (Kühlmittelintrittstemperatur in Bezug auf die temperaturerhöhende Einrichtung) gekühlt. Im Vergleich zum Stand der Technik, gemäß welchem ein Wärmepumpenkreis mit einem Kühlmittelkreis auf dessen "warmen" Seite gekoppelt ist, ist mittels des erfindungsgemäßen Fahrzeug-Kühlkreislaufts eine Erhöhung der ansonsten erzielbaren Kühlleistungen erreichbar.

[0005] Vorzugsweise bildet der Wärmetauscher einen Verdampfer des mit Kältemittel betriebenen Wärmepumpenkreises. Mittels eines derartig ausgebildeten Wärmetauschers wird eine besonders effektive Wärmeübertragung vom zu kühlenden Kühlmittel des Kühlmittelkreises auf ein Kältemittel des Wärmepumpenkreises ermöglicht. Dabei ist insbesondere die Verwendung von R600a (Isobutan) oder n-Butan als Kältemittel möglich und vorteilhaft. Derartige

Kältemittel sind in einem Temperaturbereich von circa 60°C (Verdampferseite des Wärmepumpenkreises) bis circa 130°C (Hochdruckseite des Wärmepumpenkreises) in geeigneter Weise und ökologisch verträglich einsetzbar. Bevorzugt können auch Kältemittel für die Verwendung im Temperaturbereich zwischen 90°C und 150°C eingesetzt werden.

[0006] Der Wärmepumpenkreis weist mit Vorteil einen Kompressor, einen Kondensator und ein Expansionsventil auf. In einem derartigen Wärmepumpenkreis wird mittels des Kompressors das zuvor im Verdampfer erwärmte Kältemittel komprimiert und anschließend dem Kondensator zugeführt, der an seiner Austrittsseite mit dem Expansionsventil wirkverbunden ist. Das in dieser Weise gekühlte Kältemittel wird anschließend vom Expansionsventil zum Verdampfer geführt.

[0007] Entsprechend einer bevorzugten Ausführungsform ist dem Kühler ein Kühlluftstrom zugeordnet. Dabei kann der Kühlluftstrom mittels eines oder mehrerer Lüfter (Drucklüfter und/oder Sauglüfter) erzeugt werden beziehungsweise, alternativ oder zusätzlich, ein sich am Fahrzeug einstellender Fahrtwind wenigstens teilweise zur Erzeugung des Kühlluftstroms genutzt werden. Da das Kühlmittel beim Betrieb der temperaturerhöhenden Einrichtung eine verhältnismäßig hohe Betriebstemperatur an der Eintrittsseite des Kühlers aufweist, ist mittels des Kühlluftstroms eine verhältnismäßig effektive Vorkühlung des Kühlmittels möglich.

[0008] Vorteilhafterweise kühlt der Kühlluftstrom sowohl den Kühler (Kühlmittelkreis) als auch den Kondensator (Wärmepumpenkreis). Hierdurch wird insbesondere eine kompakte Ausgestaltung des Fahrzeug-Kühlkreislaufts unter Gewährleistung einer effektiven Kühlleistung ermöglicht. [0009] Der Kühlluftstrom durchsetzt mit Vorteil erst den Kühler und dann den Kondensator. Da die Kühlmitteltemperatur im Kühler in der Regel niedriger ist als die Kältemitteltemperatur im Kondensator, ist es vorteilhaft, unter Ausnutzung eines einzigen Kühlluftstroms zunächst das Kühlmittel und anschließend das Kältemittel zu kühlen. Ferner besteht alternativ die Möglichkeit, eine parallele Kühlung des entsprechend angeordneten Kühlers und des Kondensators mittels eines zugeordneten Kühlluftteilstroms vorzusehen.

[0010] Entsprechend einer möglichen Ausführungsform ist im Wärmepumpenkreis ein vom Kältemittel durchströmter Heizkörper zur Fahrzeuginnenraum-Erwärmung angeordnet. In dieser Weise kann die vom Kältemittel abzuführende Wärme zur Erwärmung des Fahrzeuginnenraums genutzt werden.

[0011] Vorteilhafterweise liegt der Heizkörper zwischen dem Kompressor und dem Kondensator. Somit ist der Heizkörper in der Hochdruckseite des Wärmepumpenkreises integriert, da er – in Strömungsrichtung des Kältemittels gesehen – stromabwärts zum Kompressor und stromaufwärts zum Kondensator angeordnet ist. Hierdurch wird eine besonders effektive Wärmeübertragung vom Kältemittel auf den Heizkörper gewährleistet, wobei zuerst im Heizkörper und dann im Kondensator vom Kühlmittel Wärme abgegeben wird. Alternativ können auch der Heizkörper und der Kondensator im Wärmepumpenkreis parallel geschaltet oder – in Strömungsrichtung des Kühlmittels gesehen – der Heizkörper stromabwärts zum Kondensator und stromaufwärts zum Expansionsventil (Hochdruckseite des Wärmepumpenkreises) angeordnet sein.

[0012] Gemäß einer weiteren, alternativen Ausführungsform ist der Heizkörper im Kühlmittelkreis angeordnet. In dieser Weise kann, alternativ oder zusätzlich in Bezug auf den Wärmepumpenkreis, abzugebende Kühlmittelwärme beispielsweise zur Fahrzeuginnenraum-Erwärmung genutzt

werden.

[0013] Im Falle einer Integration des Heizkörpers im Kühlmittelkreis ist – in Strömungsrichtung des Kühlmittels betrachtet – dem Heizkörper vorzugsweise ein mit dem Wärmepumpenkreis gekoppelter, einen zweiten Kondensator darstellender Wärmeübertrager vorgeschaltet. Hierdurch wird das Kühlmittel vor Eintritt in den Heizkörper zusätzlich mittels Übertragung von Kältemittelwärme erwärmt, so dass eine anschließende, besonders effektive Übertragung von Kühlmittelwärme im Heizkörper erzielt werden kann. Gleichzeitig wird das Kältemittel mittels des zweiten Kondensators vor Eintritt in den (ersten) Kondensator, der mit einem Kühlluftstrom durchsetzt wird, vorgekühlt. Somit ergibt sich eine besonders effektive Kühlleistung des Gesamtsystems unter gleichzeitiger Ausnutzung von abgegebener Wärme beispielsweise zur Fahrzeuginnenraum-Erwärmung. [0014] Entsprechend einer bevorzugten Ausführungsform liegt der Wärmeübertrager hinsichtlich des Wärmepumpenkreises zwischen dem Kompressor und dem Expansionsventil. Der Wärmeübertrager wirkt somit als Kondensator auf der Hochdruckseite des Wärmepumpenkreises.

[0015] Mit Vorteil ist der Wärmeübertrager mit dem Kühlmittelkreis gekoppelt und – in Bezug auf die Strömungsrichtung des Kühlmittels – dem Wärmeübertrager der Heizkörper nachgeschaltet, wobei das vom Heizkörper kommende Kühlmittel einen Nebenkühler des Kühlmittelkreises durchströmt. In dieser Weise ist es möglich, den Kühlmittelstrom stromabwärts zur temperaturerhöhenden Einrichtung und stromaufwärts zum Kühler in zwei Teilströme aufzuteilen, nämlich in einen ersten Kühlmittelstrom, der durch den Kühler geleitet wird und in einen zweiten Kühlmittelstrom, der durch den Wärmeübertrager, der die nachgeschaltete Heizung und schließlich durch den Nebenkühler geführt wird. Dabei ist die Kühlmittelstromaufteilung beispielsweise mittels eines einstellbaren Drei-Wege-Ventils variierbar. Hierdurch wird eine betriebsangepasste Kühlung der temperaturerhöhenden Einrichtung und/oder Erwärmung des Fahrzeuginnenraums ermöglicht.

[0016] Vorteilhafterweise wird der Nebenkühler vom Kühlluftstrom gekühlt. Dabei kann der Kühlluftstrom erst den Kühler und dann den Nebenkühler durchsetzen. Alternativ hierzu ist auch eine Parallelanordnung des Nebenkühlers in Bezug auf den Kühler und eine entsprechende Luftkühlung möglich.

[0017] Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen und aus der Beschreibung.

[0018] Die Erfindung wird nachfolgend in mehreren Ausführungsbeispielen anhand zugehöriger Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

[0019] Fig. 1 ein Funktionsschaltbild des erfindungsge-
mäßigen Fahrzeug-Kühlkreislaufs gemäß einer ersten Aus-
führungsform;

[0020] Fig. 2 ein Funktionsschaltbild eines erfindungsge-
mäßigen Fahrzeug-Kühlkreislaufs gemäß einer zweiten, alter-
nativen Ausführungsform;

[0021] Fig. 3 ein Funktionsschaltbild eines erfindungsge-
mäßigen Fahrzeug-Kühlkreislaufs gemäß einer dritten, alter-
nativen Ausführungsform und

[0022] Fig. 4 ein Funktionsschaltbild eines erfindungsge-
mäßigen Fahrzeug-Kühlkreislaufs gemäß einer vierten, alter-
nativen Ausführungsform.

[0023] Fig. 1 zeigt in schematischer Darstellung einen all-
gemein mit 10 bezeichneten Fahrzeug-Kühlkreislauf für die
Kühlung einer temperaturerhöhenden Einrichtung 11 mittels
eines Kühlmittels. Der Fahrzeug-Kühlkreislauf 10 weist einen
Kühlmittelkreis 16 und einen Wärmepumpenkreis 18 auf. Das
Kühlmittel wird gemäß Pfeilen 15 im Kühlmittel-

kreis 16 gefördert, während ein Kältemittel gemäß Pfeilen
17 durch den Wärmepumpenkreis 18 geführt wird.

[0024] Im Kühlmittelkreis 16 ist die temperaturerhöhende
Einrichtung 11 integriert, welche mittels einer Kühlmittel-
leitung 26 mit dem Kühler 12 zur Kühlmittelförderung ge-
mäß Pfeil 15 in Verbindung steht. Vom Kühler 12 führt eine
Kühlmittelleitung 27 zum Wärmetauscher 14, welcher an
seinem kühlmittelseitigen Austritt mittels einer Kühlmittel-
leitung 28 mit einer Kühlmittelpumpe 13 verbunden ist. Von
der Kühlmittelpumpe 13 führt eine Kühlmittelleitung 29 zur
Eintrittsseite der temperaturerhöhenden Einrichtung 11. Das
Kühlmittel wird somit gemäß Pfeilen 15 von der temperatur-
erhöhenden Einrichtung 11 durch entsprechende Kühlmittel-
leitungen zum Kühler 12, anschließend zum Wärmetau-
scher 14, danach zur Kühlmittelpumpe 13 und schließlich
wieder zurück zur temperaturerhöhenden Einrichtung 11 ge-
führt.

[0025] Der Wärmepumpenkreis 18 weist den mit dem
Kühlmittelkreis 16 gekoppelten Wärmetauscher 14 auf, der
kältemittelaustrittsseitig mittels einer Kältemittelleitung 33
mit einem Kompressor 19 verbunden ist. Vom Kompressor
19 führt eine Kältemittelleitung 30 zu einem Kondensator
20, der an seiner Austrittsseite mittels einer Kältemittel-
leitung 31 mit einem Expansionsventil 21 verbunden ist. Eine
Kältemittelleitung 32 führt vom Expansionsventil 21 zur
Kältemittelintrittsseite des Wärmetauschers 14. Das Kälte-
mittel wird somit im Wärmepumpenkreis 18 gemäß den
Pfeilen 17 vom Wärmetauscher 14 zum Kompressor 19 ge-
führt, anschließend zum Kondensator 20 geleitet, von die-
sem zum Expansionsventil 21 geführt und schließlich in den
Wärmetauscher 14 zurückgeleitet.

[0026] Der Wärmetauscher 14 enthält vier Anschlüsse,
wobei jeweils ein Eintritts- und Austrittsanschluss für das
Kühlmittel und für das Kältemittel vorgesehen sind. Dabei
bildet der Wärmetauscher 14 einen Verdampfer des mit Kälte-
mittel betriebenen Wärmepumpenkreises 18. Ferner ist im
Fahrzeug-Kühlkreislauf 10 ein Lüfter 24 vorgesehen, der
geeignet ist, einen Kühlluftstrom (Pfeil 22) zu erzeugen,
welcher zur Kühlung sowohl des Kühlmittels im Kühler 12
als auch des Kältemittels im Kondensator 20 genutzt wird.
Alternativ oder zusätzlich zum Lüfter 24 (Drucklüfter) kann
auch ein als Sauglüfter ausgebildeter Lüfter 25 vorgesehen
sein. Gegebenenfalls kann zur Kühlung des Kühlmittels im
Kühler 12 und des Kältemittels im Kondensator 20 auch ein
sich am Fahrzeug einstellender Fahrtwind wenigstens teil-
weise genutzt werden. Der Kühler 12 und der Kondensator
20 sind in Luftströmungsrichtung (Pfeil 22) gesehen derart
hintereinander angeordnet, dass zunächst der Kühler 12 und
anschließend der Kondensator 20 mit Kühlluft durchsetzt
wird.

[0027] Die erste Ausführungsform gemäß Fig. 1 ist vor-
teilhaft, da erwärmtes Kühlmittel zunächst mittels einer
Luftkühlung im Kühler 12 vorgekühlt wird und anschlie-
ßend mittels des als Verdampfer wirkenden Wärmetauschers
14 auf eine gewünschte Betriebstemperatur abgekühlt wird.
Aufgrund dieser Kopplung des Wärmepumpenkreises 18
mit dem Kühlmittelkreis 16 auf der "kalten" Seite des Kälte-
mittelkreises 16 ist eine Leistungssteigerung der Gesamtkühlleistung
im Vergleich zu traditionellen Systemen von
circa 20 bis 50% möglich. Dies ist unter anderem darauf zu-
rückzuführen, dass die am Austritt des Kühlers 12 auf rela-
tiv niederem Temperaturniveau vorhandene Wärme durch
die Wärmepumpe auf ein höheres Temperaturniveau gehoben
wird, auf dem ein Wärmeübertrager 20 bei der erhöhten
Temperaturdifferenz entsprechend mehr Wärme abführen
kann. Die Endabkühlung des im Kühler 12 vorgekühlten
Kühlmittels auf eine gewünschte untere Kühlmitteltemperatur
durch den Wärmetauscher 1 ist damit auch dann noch

möglich, wenn die obere Kühlmitteltemperatur am Eintritt des Kühlers 12 höher liegt als bei bisher bekannten Systemen. Durch diese Temperaturanhebung erhöht sich zusätzlich die Wärmeleistung des Kühlers 12. Somit ergibt sich die Gesamtkühlleistung des Fahrzeug-Kühlkreislaufs 10 in Bezug auf das Kühlmittel aus der Summation der Kühlleistung des Kühlers 12 und der Kühlleistung des Wärmetauschers 14. Die Kühlleistung des Kondensators 20 beträgt vorzugsweise circa 10 bis 60% der Gesamtleistung des Fahrzeug-Kühlkreislaufs 10. Bei der temperaturerhöhenden Einrichtung 11 kann es sich beispielsweise um eine Brennstoffzelle oder um einen Verbrennungsmotor oder eine andere Funktionseinheit eines Fahrzeugs handeln. Die weitere Funktionsweise des Fahrzeug-Kühlkreislaufs 10 gemäß Fig. 1 ist an sich bekannt und wird deshalb nicht detailliert beschrieben. [0028] Fig. 2 zeigt eine zweite, alternative Ausführungsform eines Fahrzeug-Kühlkreislaufs 10, wobei im Unterschied zu der Ausführungsform gemäß Fig. 1 lediglich der Wärmepumpenkreis 18 derart verändert ist, dass vom Kompressor 19 eine Kältemittelleitung 34 unter Zwischenschaltung eines 3-Wege-Ventils 64 zu einem Heizkörper 35 führt, der mittels einer Kältemittelleitung 36 mit dem Kondensator 20 wirkverbunden ist. Eine Rückführleitung 65 verbindet die Kältemittelleitung 36 mit dem 3-Wege-Ventil 64. Der Heizkörper 35 ist somit auf der Hochdruckseite des Wärmepumpenkreises 18 stromabwärts zum Kompressor 19 und stromaufwärts zum Kondensator 20 angeordnet. Vorteilhafterweise kann der Heizkörper 35 beispielsweise zur Fahrzeuginnenraum-Erwärmung genutzt werden, da das den Heizkörper 35 durchsetzende und erwärmte Kältemittel Wärme an selbigen abgibt. Die Ausführungsform gemäß Fig. 2 entspricht darüber hinaus hinsichtlich des Aufbaus und der Funktionsweise derjenigen der Fig. 1, so dass auf eine eingehende Beschreibung der zweiten Ausführungsform verzichtet wird.

[0029] Fig. 3 zeigt ein drittes, alternatives Ausführungsbeispiel eines Fahrzeug-Kühlkreislaufs 10, das sich in Bezug auf die Ausführungsform gemäß Fig. 2 insbesondere dadurch unterscheidet, dass ein Heizkörper 54 im Kühlmittelkreis 16 integriert ist und nicht, wie in Fig. 2, im Wärmepumpenkreis 18. Entsprechend Fig. 3 führt eine Kühlmittelleitung 37 von der temperaturerhöhenden Einrichtung 11 zu einem Drei-Wege-Ventil 38, das an einem seiner Austritte mittels einer Kühlmittelleitung 39 mit dem Kühler 12 wirkverbunden ist und an seinem zweiten Austritt mittels einer Kühlmittelleitung 40 mit einem Wärmeübertrager 58 verbunden ist, welcher seinerseits mit dem Wärmepumpenkreis 18 gekoppelt ist. Vom Wärmeübertrager 58 führt eine Kühlmittelleitung 42 zum Heizkörper 54, der mittels einer Kühlmittelleitung 43 mit der Kühlmittelleitung 39 und somit mit dem Kühler 12 in Verbindung steht. Der Wärmepumpenkreis 18 ist derart ausgebildet, dass vom Kompressor 19 eine Kältemittelleitung 44 zu einem Drei-Wege-Ventil 45 führt, das an einer Austrittsseite mit dem Wärmeübertrager 58 und an seiner zweiten Austrittsseite mit einer Kältemittelleitung 46 verbunden ist, welche zu einem weiteren Drei-Wege-Ventil 47 führt. Der Wärmeübertrager 58 ist an seiner Kältemittelaustrittsseite mit der Kältemittelleitung 46 verbunden. Vom Drei-Wege-Ventil 47 führt eine Kältemittelleitung 48 zum Kondensator 20, der an seiner Austrittsseite mittels der Kältemittelleitung 31 mit dem Expansionsventil 21 in Verbindung steht. Von der zweiten Austrittsseite des Drei-Wege-Ventils 47 führt eine Kältemittelleitung 49 direkt zur Kältemittelleitung 31 unter Ausbildung eines Bypasses.

[0030] Bei dem Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 3 erfolgt somit mittels des Wärmeübertragers 58 eine Wärmeübertragung vom erwärmten Kältemittel auf das ebenfalls erwärmte Kühlmittel, wobei das Kühlmittel anschließend zum

Heizkörper 54 geführt wird. Der Wärmeübertrager 58 dient dabei gleichzeitig als zweiter Kondensator in Bezug auf das Kältemittel, der dem Kondensator 20 vorgeschaltet ist. Der Heizkörper 54 kann auch hier beispielsweise zur Fahrzeuginnenraum-Erwärmung genutzt werden. Mittels des Drei-Wege-Ventils 38 ist es möglich, den Heizkörper 54 in den Fahrzeug-Kühlkreislauf 10 gegebenenfalls intensitätsvariabel zuzuschalten. Ferner erlaubt das Drei-Wege-Ventil 45 eine entsprechende Zuschaltung beziehungsweise Aktivierung des Wärmeübertragers 58. Das Drei-Wege-Ventil 47 erlaubt dabei eine gegebenenfalls intensitätsvariable Integrationsschaltung des Kondensators 20 in den Wärmepumpenkreis 18. Das Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 3 zeichnet sich somit durch eine besonders flexible Betriebseinstellbarkeit sowohl des Kühlmittelkreises 16 als auch des Wärmepumpenkreises 18 aus. Der weitere Aufbau und die entsprechende Funktionsweise des Ausführungsbeispiels gemäß Fig. 3 ist an sich bekannt, so dass auf deren detaillierte Beschreibung verzichtet wird.

[0031] Fig. 4 zeigt ein drittes, alternatives Ausführungsbeispiel eines Fahrzeug-Kühlkreislaufs 10, bei welchem ebenfalls ein Heizkörper 54 im Kühlmittelkreis 16 integriert ist. Dem Heizkörper 54 ist ein Wärmeübertrager 58 vorgeschaltet, welcher mit dem Wärmepumpenkreis 18 gekoppelt ist und in Bezug auf das Kältemittel als Kondensator dient. Im Unterschied zum Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 3 ist der Wärmepumpenkreis 18 derart ausgebildet, dass vom Kompressor 19 eine Kältemittelleitung 51 zum Wärmeübertrager 58 führt, welcher an seiner Kältemittelaustrittsseite mittels einer Kältemittelleitung 52 mit dem Expansionsventil 21 wirkverbunden ist. Vom Expansionsventil 21 führt die Kältemittelleitung 32 zum Wärmetauscher 14, der in Bezug auf das Kältemittel als Verdampfer wirkt. Der Wärmetauscher 14 ist an seiner Austrittsseite mittels der Kältemittelleitung 33 mit dem Kompressor 19 verbunden. Ferner ist eine Rückführleitung 67 vorgesehen, welche die Kühlmittelleitung 55 mit einem in der Kühlmittelleitung 42 zwischengeschalteten 3-Wege-Ventil 66 verbindet.

[0032] Der Wärmeübertrager 58 (Kondensator) ist bei beiden Ausführungsformen gemäß den Fig. 3 und 4 mit insgesamt vier Anschlüssen versehen, das heißt mit jeweils einem Eintritts- und Austrittsanschluss für das Kühlmittel und für das Kältemittel. Beim Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 4 weist der Wärmepumpenkreis 18 keinen luftgekühlten Kondensator auf, im Gegensatz zum Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 3, das einen zusätzlichen, luftgekühlten Kondensator 20 im Wärmepumpenkreis 18 vorsieht. Der Kühlmittelkreis 16 der Ausführungsform gemäß Fig. 4 unterscheidet sich in Bezug auf das Ausführungsbeispiel der Fig. 3 dadurch, dass vom Heizkörper 54 eine Kühlmittelleitung 55 zu einem Nebenkühler 56 des Kühlmittelkreises 16 führt. Der Nebenkühler 56 ist mittels einer Kühlmittelleitung 57 mit der Kühlmittelleitung 53 und somit mit dem Wärmetauscher 14 verbunden. Das durch den Nebenkühler 56 strömende Kühlmittel wird mittels des Kühlluftstroms (Pfeil 22) vorgekühlt. Dabei ist der Nebenkühler 56 in Bezug auf den Kühler 12 derart luftseitig in Reihe geschaltet, dass der Kühlluftstrom gemäß Pfeil 22 zunächst das Kühlmittel im Kühler 12 und anschließend das Kühlmittel im Nebenkühler 56 vorkühlt. Gegebenenfalls sind auch hier Parallelanordnungen des Kühlers 12 und des Nebenkühlers 56 sowie eine entsprechende Luftstromführung möglich.

[0033] Bei der Ausführungsform gemäß Fig. 4 wird somit die gesamte abzugebende Kältemittelwärme mittels des Wärmeübertragers 58 (Kondensator) an das Kühlmittel abgegeben, welches dann zunächst den Heizkörper 54 und anschließend den Nebenkühler 56 (zweiter luftbeaufschlagter Kühlmittelkühler) durchströmt. Der weitere Aufbau und die

entsprechende Funktionsweise des Fahrzeugs-Kühlkreislau-
 fangs 10 gemäß Fig. 4 ist an sich bekannt, so dass keine wei-
 tere detaillierte Beschreibung desselben erfolgt.

[0034] Ein Fahrzeug-Kühlkreislauf entsprechend den
 oben beschriebenen Ausführungsbeispielen ist besonders
 vorteilhaft, da – wie bereits erwähnt – eine Steigerung der
 Gesamtkühlungsleistung ohne Beeinträchtigung des Küh-
 lers 12 um circa 20 bis 50% möglich ist. Dabei wird die Lei-
 stungsfähigkeit des Kühlers 12 sogar leicht gesteigert, da
 das Kühlmittel-Temperaturniveau um circa 1 bis 2 K ange-
 hoben wird. Durch die Verwendung von Isobutan oder n-
 Butan als Kältemittel ist ein Druckverhältnis von lediglich
 circa 2 möglich, so dass ein COP-Wert von 4 erreicht wer-
 den kann. Mittels des in Bezug auf die Luftströmung (Pfeil
 22) hinter dem Kühler 12 angeordneten Kondensators 20,
 beziehungsweise mittels des Nebenkühlers 56, wird eine
 bessere Kühlleistung durch die verfügbare Kühlluft erzielt
 im Vergleich zu einem einzelnen, mit Kühlluft beaufschlag-
 ten Kühler 12. Ferner ist es möglich; einen integrierten be-
 beziehungsweise integrierbaren Heizkörper zur Temperierung
 des Fahrgastinnenraums zu nutzen. Entsprechend einer
 nicht dargestellten Ausführungsform kann alternativ auch
 eine Absorptions/Adsorptions-Wärmepumpe vorgesehen
 sein.

Patentansprüche

1. Fahrzeug-Kühlkreislauf für die Kühlung einer tem-
 peraturerhöhenden Einrichtung mittels eines Kühlmit-
 tels, mit einem oder mehreren, parallel und/oder in
 Reihe geschalteten Kühlern, einer Kühlmittelpumpe
 und einem zwischen der temperaturerhöhenden Ein-
 richtung und dem Kühler angeordneten Wärmetau-
 scher, der mit einem Wärmepumpenkreis gekoppelt ist,
 dadurch gekennzeichnet, dass – in Strömungsrich-
 tung (15) des Kühlmittels gesehen – der Wärmetau-
 scher stromabwärts zum Kühler (12) und stromauf-
 wärts zur temperaturerhöhenden Einrichtung (11) liegt.
2. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Wärmetau-
 scher (14) einen Verdampfer des mit Kältemittel betrie-
 benen Wärmepumpenkreises (18) bildet.
3. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Wärmepum-
 penkreis (18) einen Kompressor (19), einen Kon-
 densator (20) und ein Expansionsventil (21) aufweist.
4. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass dem Kühler
 (12) ein Kühlluftstrom (22) zugeordnet ist.
5. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Kühlluft-
 strom (22) sowohl den Kühler (12) als auch den Kon-
 densator (20) kühlt.
6. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Kühlluft-
 strom (22) erst den Kühler (12) und dann den Konden-
 sator (20) durchsetzt.
7. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass im Wärmepum-
 penkreis (18) ein vom Kältemittel durchströmter Heiz-
 körper (35; 54) zur Fahrzeuginnenraum-Erwärmung
 angeordnet ist.
8. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Heizkörper
 (35) zwischen dem Kompressor (19) und dem Konden-
 sator (20) liegt.
9. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Heizkörper

(54) im Kühlmittelkreis (16) angeordnet ist.

10. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass – in Strömungs-
 richtung (15) des Kühlmittels betrachtet – dem Heiz-
 körper (54) ein mit dem Wärmepumpenkreis (18) ge-
 koppelter, einen zweiten Kondensator darstellender
 Wärmeübertrager (58) vorgeschaltet ist.

11. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Wärme-
 übertrager (58) hinsichtlich des Wärmepumpenkreises
 (18) zwischen dem Kompressor (19) und dem Expansi-
 onsventil (21) liegt.

12. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Wärme-
 übertrager (58) mit dem Kühlmittelkreis (16) gekoppelt
 ist, dass – in Bezug auf die Strömungsrichtung (15) des
 Kühlmittels – dem Wärmeübertrager (58) der Heizkör-
 per (54) nachgeschaltet ist und dass das vom Heizkör-
 per (54) kommende Kühlmittel einen Nebenkühler (56)
 des Kühlmittelkreises (16) durchströmt.

13. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Nebenküh-
 ler (56) vom Kühlluftstrom (22) gekühlt wird.

14. Kühlkreislauf nach einem der vorhergehenden An-
 sprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Kühlluft-
 strom (22) erst den Kühler (12) und dann den Neben-
 kühler (56) durchsetzt.

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

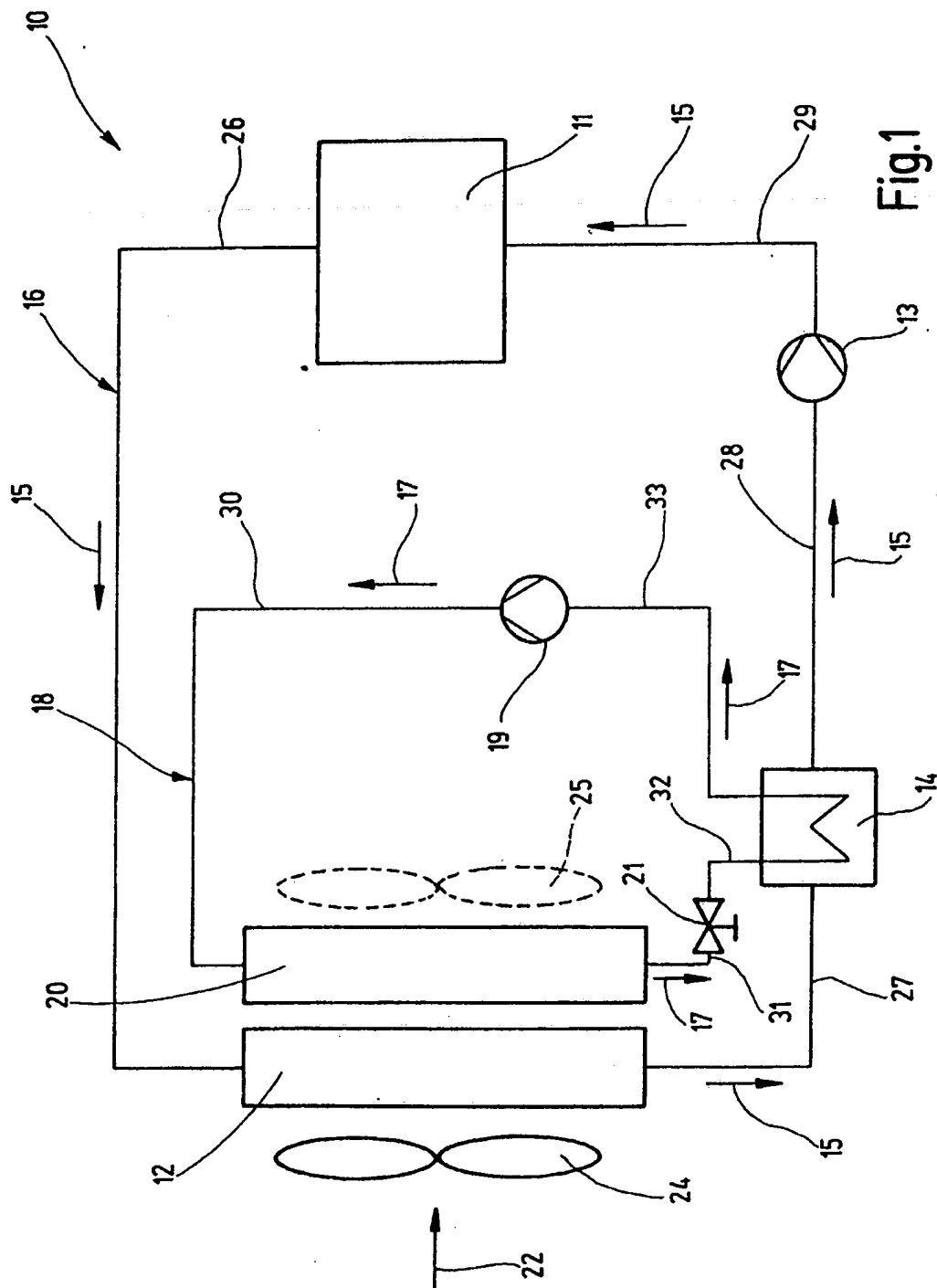


Fig.1

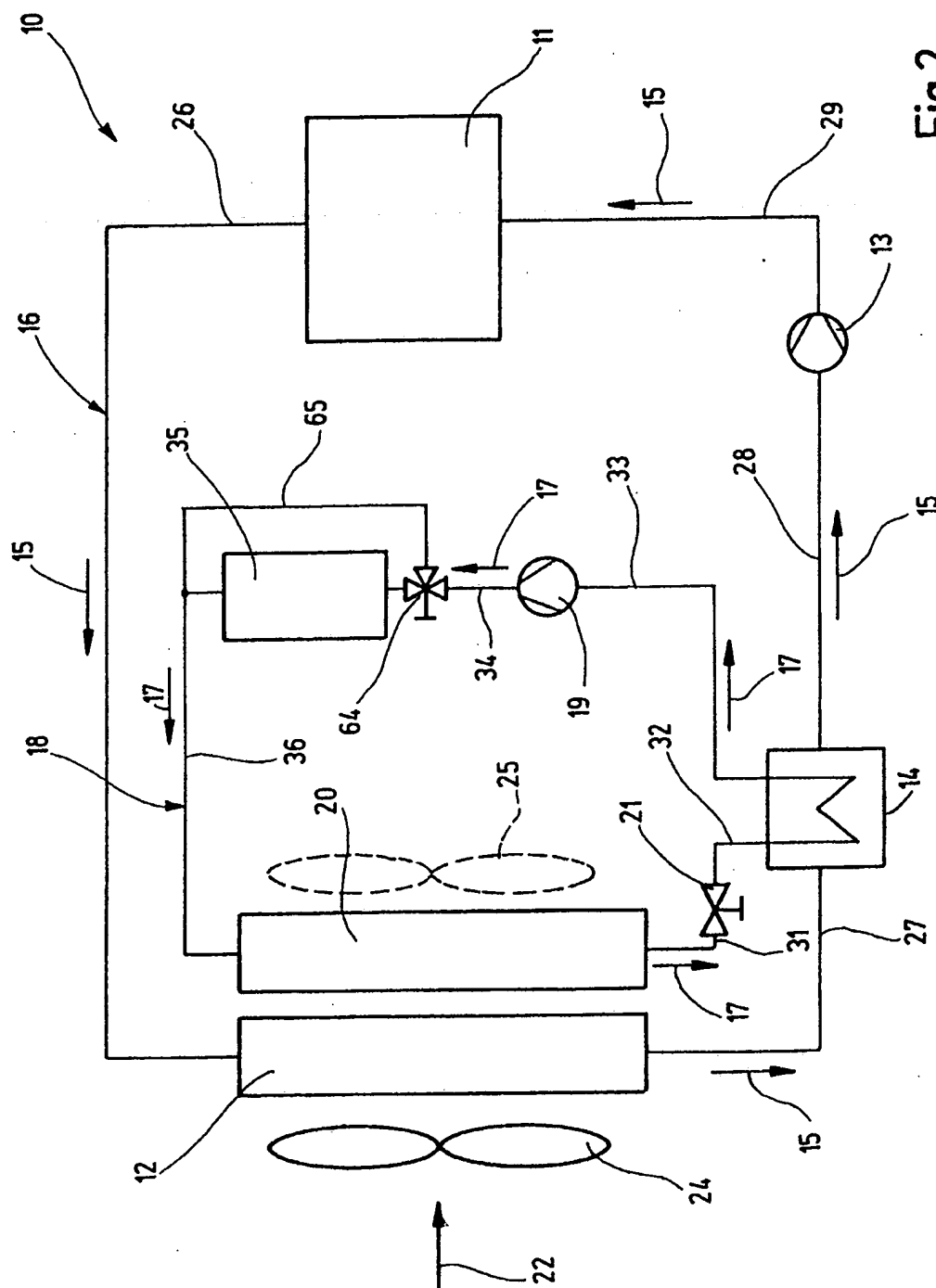


Fig. 2

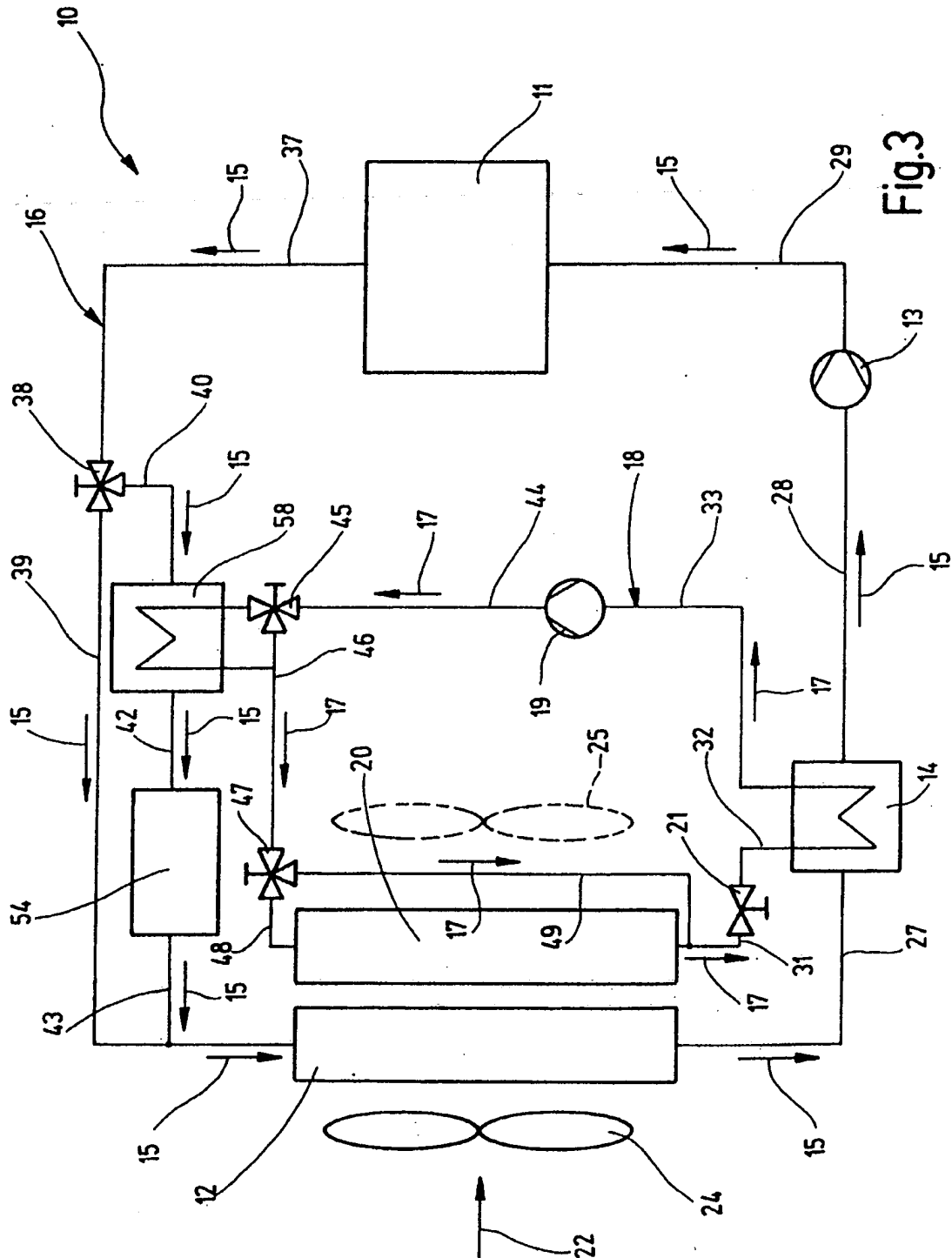


Fig.3

